



กลยุทธ์ท่าทางต้น อุตสาหกรรมยานยนต์ไทย



Highlight

- นอกจากการเติบโตของประเทศคู่แข่งที่ทำให้ไทยถูกแย่งตลาดส่งออกรถยนต์ที่สำคัญแล้ว ยังมีความท้าทายในรูปแบบอื่นที่อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยต้องเผชิญไม่ว่าจะเป็นแนวโน้มการผลิตรถยนต์ที่ต้องใช้โครงสร้างหรือชิ้นส่วนที่มีเทคโนโลยีขั้นสูง ตลอดจนการหดตัวของการลงทุนจากต่างประเทศ ทั้งนี้ อีไอซีมองว่าการขยายตัวของตลาดในประเทศจะเป็นปัจจัยสำคัญต่อการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมยานยนต์ในระยะสั้นถึงปานกลาง
- อีไอซีแนะผู้ประกอบการเร่งสร้างพันธมิตร เพื่อพัฒนาขีดความสามารถด้านเทคโนโลยีให้ตอบโจทย์เทรนด์การผลิตรถยนต์ที่มีความซับซ้อนมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ การบุกตลาดต่างประเทศอย่าง อินเดีย อินโดนีเซีย เม็กซิโก และแอฟริกาใต้ จะช่วยเสริมสร้างศักยภาพของผู้ประกอบการไทยให้เติบโตได้อย่างมั่นคงและยั่งยืนอีกด้วย

กว่าหนึ่งทศวรรษที่ผ่านมา ประเทศผู้ผลิตรายใหม่<sup>1</sup> ซึ่งส่วนมากเป็นประเทศกำลังพัฒนาได้ก้าวมาเป็นกำลังสนับสนุนที่สำคัญของอุตสาหกรรมยานยนต์โลก ด้วยสัดส่วนการผลิตที่เพิ่มขึ้นจาก 9% ในปี 2005 เป็น 14% ในปี 2016 ของการผลิตรถยนต์ทั่วโลก โดยมีอัตราการผลิตรถยนต์เติบโตเฉลี่ยมากถึง 8% ต่อปี ทั้งนี้ ประเทศที่น่าจับตามองเป็นพิเศษคือเม็กซิโกและอินเดีย เนื่องจากทั้งสองประเทศมีการผลิตรถยนต์รวมมากกว่า 8 ล้านคันในปี 2016 หรือมากกว่าครึ่งของกำลังการผลิตทั้งกลุ่ม นอกจากนี้ อินโดนีเซีย สาธารณรัฐเช็ก และสโลวาเกีย สามารถเติบโตได้อย่างแข็งแกร่งด้วยอัตราการผลิตรถยนต์เติบโตเฉลี่ยที่ 8%, 8% และ 15% ต่อปี ตามลำดับ ยิ่งไปกว่านั้น แอฟริกาใต้ยังสามารถยกระดับอุตสาหกรรมยานยนต์จากที่เคยเป็นเพียงผู้นำเข้าจนกลายเป็นผู้ส่งออกรถยนต์สำคัญของโลก โดยในปี 2016 มีสัดส่วนการส่งออกรถยนต์ที่ 9% ของปริมาณการผลิตรถยนต์ทั้งประเทศ

ขณะที่อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยที่เคยโดดเด่นกลับถดถอยลง ด้วยอัตราการผลิตรถยนต์เติบโตเฉลี่ยเพียง 5% ต่อปี และไทยเริ่มถูกแย่งตลาดส่งออกจากคู่แข่งอย่างอินเดียและแอฟริกาใต้ โดยนับจากปี 2010 เป็นต้นมา มูลค่าการส่งออกรถยนต์หนึ่งของไทยเติบโตได้เฉลี่ยเพียง 8% ต่อปี แต่อินโดนีเซียกลับเติบโตได้มากถึง 17% ต่อปี ซึ่งตลาดส่งออกที่ได้รับผลกระทบอย่างชัดเจนคือ ญี่ปุ่น ซาอุดีอาระเบีย และฟิลิปปินส์ ยิ่งไปกว่านั้น ไทยยังถูกแอฟริกาใต้แย่งส่วนแบ่งตลาดการส่งออกรถกระบะไปอังกฤษ โดยในปี 2016 แอฟริกาใต้มีมูลค่าการส่งออกไปอังกฤษเพิ่มมากกว่า 10 เท่า ส่วนไทยทรงตัวอย่างต่อเนื่องมาตั้งแต่ปี 2015 ทำให้ภาพรวมการส่งออกรถยนต์ของไทยขยายตัวลดลงจากเดิม 12% ในปี 2015 เหลือเพียง 5% ในปี 2016

ในอนาคตอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยจะต้องเผชิญกับความท้าทายอีกมากโดยเฉพาะแนวโน้มการใช้ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ที่เพิ่มขึ้นและซับซ้อนมากขึ้น การใช้ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ต่อรถยนต์หนึ่งคันไม่เพียงแต่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเท่านั้น แต่จะมีความซับซ้อนมากยิ่งขึ้นอีกด้วย ไม่ว่าจะเป็นการใช้เซนเซอร์และกล้องเพื่อรองรับระบบเบรกอัตโนมัติ หรือระบบควบคุมช่องทางการขับขี่ในรถยนต์รุ่นใหม่ ๆ ซึ่งไทยยังไม่มีเทคโนโลยีที่สามารถผลิตชิ้นส่วนเหล่านี้ได้ จะมีก็เพียงแต่เทคโนโลยีสำหรับการผลิตชิ้นส่วนที่ไม่ซับซ้อนนัก เช่น ถังลมนิรภัย ระบบเบรก ABS เป็นต้น นอกจากนี้ ยังมีเทรนด์ด้านการใช้โครงสร้างและชิ้นส่วนรถยนต์ร่วมกัน (modular platform) ที่หลายค่ายรถยนต์ใหญ่นำมาใช้เป็นกลยุทธ์เพื่อให้เกิดการประหยัดต่อขนาด

Disclaimer: The information contained in this report has been obtained from sources believed to be reliable. However, neither we nor any of our respective affiliates, employees or representatives make any representation or warranty, express or implied, as to the accuracy or completeness of any of the information contained in this report, and we and our respective affiliates, employees or representatives expressly disclaim any and all liability relating to or resulting from the use of this report or such information by the recipient or other persons in whatever manner. Any opinions presented herein represent our subjective views and our current estimates and judgments based on various assumptions that may be subject to change without notice, and may not prove to be correct. This report is for the recipient's information only. It does not represent or constitute any advice, offer, recommendation, or solicitation by us and should not be relied upon as such. We, or any of our associates, may also have an interest in the companies mentioned herein.



(economy of scale) ซึ่งเทรนด์ดังกล่าวมีการกำหนดฐานการผลิตชิ้นส่วนสำคัญเพื่อส่งออกไปยังโรงงานประกอบรถยนต์ทั่วโลก ร่วมกับ ตัวอย่างที่เห็นได้ชัดคือ โครงการ Toyota New Global Architecture (TNGA) เริ่มต้นผลิต New Prius (2015) และ CH-R (2016) ที่มีการใช้ระบบ Powertrain, Chassis และ Transmission ร่วมกัน โดยแต่เดิมมีการผลิตเฉพาะในญี่ปุ่น และปัจจุบันมีการขยายฐานการผลิตไปตุรกี ในขณะที่การผลิต Prius ในไทยได้ถูกยกเลิกไปตั้งแต่ปี 2015 แล้ว ส่งผลกระทบให้ไทยสูญเสียโอกาสที่จะเป็นหนึ่งในฐานการผลิตรถยนต์ในโครงการ TNGA นี้

นอกจากนี้ การลงทุนจากต่างประเทศในอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยแทบไม่ขยายตัวโดยเฉพาะเมื่อเทียบกับคู่แข่งอย่างอินโดนีเซียและเม็กซิโก เนื่องจากค่ายรถอย่าง Mitsubishi และ Nissan ซึ่งเป็นผู้ส่งออกที่สำคัญของไทยได้สร้างพันธมิตรเชิงกลยุทธ์เพื่อใช้โครงสร้างพื้นฐานของรถยนต์ร่วมกัน โดยความร่วมมือในครั้งนี้ทำให้เกิดการแบ่งโซนการผลิตรถยนต์นั่งและรถกระบะตามความถนัดของแต่ละประเทศอย่างชัดเจน กล่าวคือ อินโดนีเซียจะเป็นฐานการผลิตหลักสำหรับรถยนต์นั่ง ในขณะที่ไทยจะเป็นเพียงฐานการผลิตรถกระบะเท่านั้น ยิ่งไปกว่านั้น Toyota และ Ford ยังมีแผนลงทุนสร้างโรงงานผลิตรถยนต์นั่งเพิ่มเติมในเม็กซิโก ด้วยเม็ดเงินลงทุนมูลค่ากว่า 1 พันล้านดอลลาร์สหรัฐฯ และ 2.5 พันล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ตามลำดับ

**อีไอซีมองว่าการส่งเสริมยอดขายตลาดในประเทศจะมีส่วนช่วยให้อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยฟื้นตัวได้เร็ว และมีโอกาสดึงดูดให้เกิดการขยายการลงทุนจากค่ายรถยนต์อีกด้วย** เมื่อพิจารณาจากสัดส่วนการถือครองรถยนต์ของไทยในปัจจุบันซึ่งอยู่ที่ราว 227 คัน ต่อประชากร 1,000 คน พบว่าตลาดรถยนต์ในประเทศของไทยยังมีแนวโน้มขยายตัวได้เมื่อเทียบกับประเทศพัฒนาแล้วอย่างเยอรมนีและเกาหลีใต้ที่มีสัดส่วนการถือครองรถยนต์มากถึง 559 คัน และ 412 คัน ต่อประชากร 1,000 คน ตามลำดับ โดยทั้งสองประเทศมีการใช้มาตรการสนับสนุนอย่างต่อเนื่อง อาทิ มาตรการ Scrapage Scheme เพื่อกระตุ้นยอดขายรถใหม่ในประเทศ กล่าวคือ ผู้ซื้อจะได้รับสิทธิประโยชน์ด้านภาษีหรือเงินอุดหนุนจากภาครัฐ หากนำรถเก่ามาแลกซื้อรถใหม่ ส่งผลให้ในปี 2009 ตลาดรถยนต์ในเยอรมนีและเกาหลีใต้สามารถขยายตัวได้ถึง 18% และ 17% จากปีก่อนหน้า ตามลำดับ

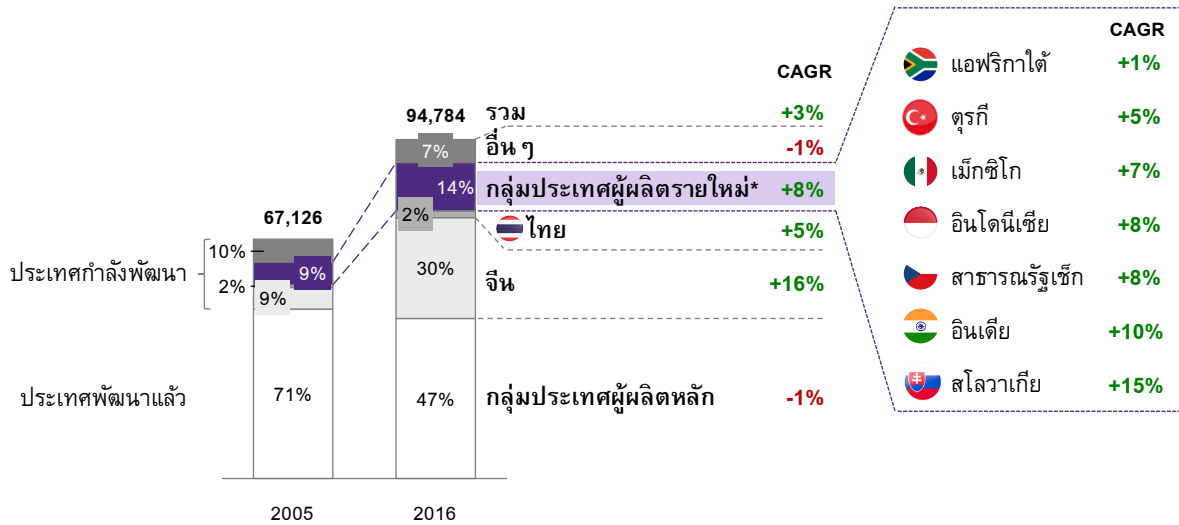
<sup>1</sup> ประเทศผู้ผลิตรายใหม่ ประกอบด้วย แอฟริกาใต้ ตุรกี เม็กซิโก อินโดนีเซีย สาธารณรัฐเช็ก อินเดีย และสโลวาเกีย

## Implication

- **อีไอซีมองว่าผู้ประกอบการควรเร่งสร้างเครือข่ายพันธมิตรกับผู้ผลิตอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านเทคโนโลยี** ไม่เพียงแต่ตอบรับเทรนด์ด้านการใช้ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ที่มีความซับซ้อนสูงขึ้น แต่รวมถึงการรองรับเทคโนโลยีใหม่ๆ อย่างรถยนต์ไฟฟ้า (electric vehicle) หรือรถยนต์ไร้คนขับ (autonomous vehicle) เป็นต้น นอกจากนี้ การยกระดับขีดความสามารถด้านเทคโนโลยีจะยังส่งผลให้ผู้ประกอบการสามารถตอบโจทย์เทรนด์การใช้ modular platform ซึ่งรวมถึงการขยายกำลังการผลิตให้เพียงพอต่อความต้องการของค่ายรถทั้งในและนอกประเทศอีกด้วย
- **ในระยะยาว อีไอซีแนะผู้ประกอบการควรมองหาโอกาสในการขยายธุรกิจสู่ตลาดต่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง อินเดีย อินโดนีเซีย เม็กซิโก และแอฟริกาใต้** เนื่องจากอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศเหล่านี้มีแนวโน้มเติบโตอย่างก้าวกระโดด และมีความหนาแน่นของผู้ประกอบการค่อนข้างต่ำ ทำให้มีช่องว่างสำหรับการรุกตลาด โดยอีไอซีมองว่าแอฟริกาใต้เป็นประเทศที่น่าลงทุนเป็นพิเศษ เพราะตลาดยังมีขนาดเล็กและมีความสัมพันธ์แน่นแฟ้นกับสหภาพยุโรปและอังกฤษ นอกจากนี้ ยังพบว่าผู้ประกอบการรายใหญ่อย่าง ไทยซัมมิท ประสบความสำเร็จจากการบุกตลาดดังกล่าวแล้ว โดยมียอดขายรวมเพิ่มขึ้นถึง 10% ในปี 2015 และยังมีแผนขยายธุรกิจในต่างประเทศอย่างต่อเนื่องอีกด้วย

รูปที่ 1: ปริมาณการผลิตรถยนต์ทั่วโลก

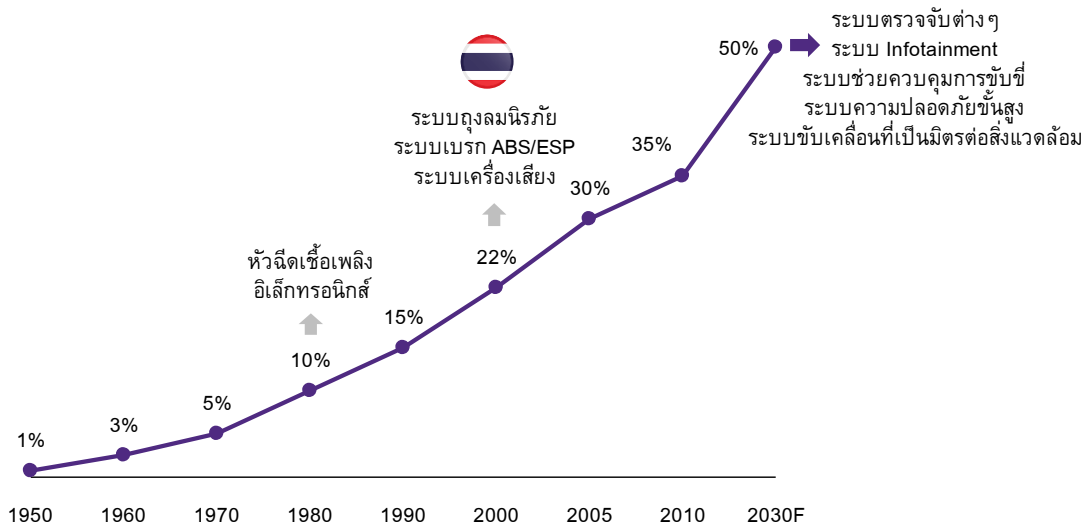
หน่วย: พันคัน



ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของ OICA

รูปที่ 2: สัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ต่อรถยนต์หนึ่งคัน

หน่วย: %



ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของ Freescale Semiconductor

โดย : โศภิษฐ์ เอี่ยมพิชัยมงคล ([sopit.aimpichaimongkol@scb.co.th](mailto:sopit.aimpichaimongkol@scb.co.th))

นันทพงศ์ พันทวีศักดิ์ ([nantapong.pantaweesak@scb.co.th](mailto:nantapong.pantaweesak@scb.co.th))

Economic Intelligence Center (EIC)

ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน)

EIC Online: [www.scbeic.com](http://www.scbeic.com)